番	号	8	事業名	交通安全	施設等整備	市町	村名	駒ヶ	根市	路河川名	(主)駒ヶ根長谷線	箇所名(ふりがな)	 下平(しもだいら)		
			- 当該路線は、市街地と中沢区を東西に結ぶ主要な					川用されていた。			■ 事業実施に伴う自然環境・生活環境等の変化	L(A:環境がよくなった B:	:大きな影響なし C:影響が大きい)		評価
	事業計画時の 課題・背景 及び事業経緯	・事業計画時、駒ヶ根市では中学校の規模格差を緩和するため、「第3次総合計画後期基本計画(H21.6)」に「新中学校建設による教育環境改善」が位置付けられ、建設までの間の通学区一部変更(H21より随時)を実施し、市道の環境整備を進めていた。また、県道に対しても道路改良促進委員会(H21.3)が組織され要望活動が実施されていた。・当該路線は、一部縦断勾配が8.5%ときつく車道幅員及び、既設歩道幅員(W=1.0m)が狭いうえに歩道未整備区間もあり、自転車通学が可能となった中学生など道路利用者が増加する中で、通行車両と自転車の接触事故防止及び、歩行者の安全確保ため平成23年度から交付金事業として用地買収を開始、平成25年度には工事に着手した。・当初起点側の橋梁拡幅については、本事業区間外であったが地元からの強い要望もあり施工区間20m事業区間を3年延長し、平成30年度予算を繰越し、令和元年度に完成、供用を開始した。							性めてい あり、自 の安全確		〇駒ヶ根市の中学校合併に伴い学生の徒歩・自転車通学者が増加する中、歩道整備を実施し、通学路の安全性が大幅に改善した。				
		・ 助・ 坦夫の「糸は	・駒ヶ根市の「新中学校建設による教育環境改善」計画による当該路線の自転車通学の学生増加が見込まれる中で、安全な												
	事業目的	・駒ケ根市の「新中学校建設による教育環境改善」計画による当該路線の自転車通学の学生増加か見込まれる中で、女宝な通学路と円滑な交通を確保するため事業を実施した。							ご、女王は		施設の維持管理状況(A:地域の人たちの参加あり B:適切 C:やや不十分 D:不適切) 評価				
	当初工期	H23∼H27	H23~H27 費用対効果(当初時) - 事業費(千円) 財源内訳(千円)							維持管理状況	〇週1回以上道路パトロールを実施しており、落下物等の除去の実施、また異常があった際には修繕する体制できている。				
事	最終工期	H23~H30	費用対効果(評価時	-	上段: 当初/下段: 最終 ()は国補事業分で内数	国庫	その他	県債	一般財源			たなり、地域の業者による沿道美化活動が実施されている。			
業概要	当初計画内容 (主な工種)		m W=2.5m		500,000	275,000		202,000	23,000		地域住民等の評価(A:評価が高い B:中程	度の評価 C:評価が低い)		評価
	最終事業実終		歩道整備 L=620m W=2.5m 735,435 404,489 297,000						33,946		〇歩道が整備され学校に通う子どもが安心し	て通れるようになった。(保	R護者)		Α
	(主な工種)	少追歪偏 12-020									〇自転車と歩行者が接触する場面や対向車	線へはみ出して追い抜くこ	とが無くなり、安心安全が確保された	·	
	事業期間の 延長、短縮 理由と分析	・当初起点側の橋梁拡幅については、添架物件の移設、施工期間中の交通規制・仮設道路の建設に伴う借地提供が困難だったことから、事業区間外であった。 ・当初計画のまま事業完が了後しても、対象橋梁が狭窄部となり歩行者の安全が確保できないことから、地元からの強い橋梁部の改良要望とともに地区内で用地提供について調整があったことから、再度関係機関と調整し、本業務の事業区間に追加した。 ・橋梁部分の詳細設計、施工中の仮設道路検討及びその借地交渉等のため事業期間を3年延長した。)強い橋梁	④地域住民等 の評価	(沿線利用者) ○歩行者と車両が分離されたことにより、相互安心して通行できるようになった(周辺住民)				
事	業費(予算)の 増加、縮減 理由と分析	・追加した橋梁部分の施工、及び補償、借地等による増額。								改善措置の必要性	○現在のところ改善措置の必要性はない。				
	事業効果の発現状況(A:目的を超えた達成 B:達成した C:概ね達成) 評価							評価							
		【歩行者数】H17:16人→H27:42人									○施工時における歩行者の安全のため、歩行 ■ 1	テ者導線計画や誘導員の ^は	増員配置等の工夫を行った。		
		平成17年の道路交通センサスと比較して平成27年交通センサスでは、歩行者数が増加 A							Α		〇本箇所においては、う回路のための用地協力や騒音対応等に苦慮したことから、交差点改良や橋梁架設などの全面通行止め が困難な工事においては、当該箇所の工事内容だけでなく、う回路設置などを含めた事前説明をあらかじめ行う必要がある。				
		【自動車交通量】H17:3,358台→H27:4,902台									が一切なるエデーに300・では、コ欧国内のエデア	1日/ごりてみく、7日山政區	こなこで 日のバンザ 町 助り でめらか しの	1172.44	· 65.0°
		平成17年の道路交通センサスと比較して平成27年交通センサスでは、交通量が増加													
	直接的効果	生年 学粉 ひが 六等	【事故件数】H19~H20年度:2件→R元~R3:0件 歩行者数及び交通量が増加したが、交通事故は発生していない							今後の取り組み 及び同種事業					
1			【交通量】道路交通センサス							への活用と課題					
①事業効果		自動車 うち大型車 歩行者													
効果		H17 3,358 276 16 H27 4,902 250 42 H27/H17 146% 91% 262%													
の発現状況															
		〇通学路の安全性	〇通学路の安全性の向上(駒ヶ根市東中学校、赤穂東小学校)												
況			〇歩行者と車両通行の分離が整うことにより、道路自体の安全性が向上し、交通量が増加、地域交通網							注	歩道整備により、小中学生等歩行者の安全が確保され、また、公民館等へも安全に行くことができるようになった。歩行者と自動車の交通量がいずれも増加したが、交通事故は発生しておらず、地域住民の評価も高いことから、事業の目標を達成しており、総合評価Aが妥当と判断する。			合評価	Α
	間接的効果 (定量的・定性的) ※事業の主たる 目的以外で 地域社会への 貢献状況		の強化に繋がっている。												妥当
													·····································	価監視 員会意見	妥当
										長野県公共事業 評価委員会の意見	建設部公共事業評価委員会の意見を妥当と	判断する。		西の決定	A
		夕 頂日 ①(A.70ち B.55ち C.40ち) ②(A.10ち													

(様式3-3)事後評価説明シート 道路管理課

